



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 235]

नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 10, 2013/भाद्र 19, 1935

No. 235]

NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 10, 2013/BHADRA 19, 1935

महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 29 अगस्त, 2013

सं. टीएमपी/29/2013-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए टैरिफ निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश, 2013 के अनुसरण में, जिन्हें 8 अगस्त, 2013 की अधिसूचना सं० टीएमपी/18/2013-विविध द्वारा अधिसूचित किया गया था, चौथे कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ टैरिफ नियत करने के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन से प्राप्त प्रस्ताव का एतद्वारा निपटारा करता है, जिसका विवरण इस अधिसूचना के साथ संलग्न आदेश में दिया गया है।

महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण

मामला सं० टीएमपी/29/2013-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

.....

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) टी.एस. बालासुब्रह्मणियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) सी.बी. सिंह, सदस्य (वित्त)
- (iii)

आदेश

(13 अगस्त, 2013 को पारित)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त दिनांक 5 अगस्त, 2013 के प्रस्ताव से संबंधित है, जो महापत्तनों पर पत्तन परियोजनाओं के लिए टैरिफ के निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश 2013 के अंतर्गत चौथे कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ टैरिफ के नियतन के बारे में था।

2. पोत परिवहन मंत्रालय ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत दिनांक 31 जुलाई, 2013 के अपने पत्र सं० पीआर-14019/16/2012-पीजी द्वारा 31 जुलाई, 2013 को "महापत्तनों पर परियोजनाओं के लिए टैरिफ के निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश, 2013" जारी किए थे। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी नीतिगत मार्गदर्शी सिद्धांतों के अनुपालन में, उक्त दिशा-निर्देश भारत के राजपत्र दिनांक 8 अगस्त, 2013 में राजपत्र सं० 214 द्वारा अधिसूचना सं. टीएमपी/18/2013-विविध के माध्यम से प्रकाशित हुए थे। उक्त दिशा-निर्देश 31 जुलाई, 2013 से प्रभावी हैं।

3. 2013 के उक्त टैरिफ दिशा-निर्देशों का खण्ड 2.2, जोकि प्रासंगिक है, नीचे उद्धृत किया जा रहा है:

“यथास्थिति, प्रत्येक पण्य/पण्यों की श्रेणी के लिए और प्रत्येक सेवा/सेवा की श्रेणी अथवा सेवा या सेवाओं के संयोजन के लिए संदर्भ टैरिफ (“संदर्भ टैरिफ”) संबंधित महापत्तन की ओर से प्रस्ताव के आधार पर प्रत्येक पत्तन के लिए टीएएमपी द्वारा निर्धारित किया जाएगा। ऐसे प्रस्ताव में प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ तथा “निष्पादन मानक” भी अंतर्विष्ट होने चाहिए। संदर्भ टैरिफ संबंधित महापत्तन न्यास में 2008 टैरिफ दिशा-निर्देशों के अंतर्गत उस पण्य के लिए नियत उच्चतम टैरिफ होगा। उच्चतम टैरिफ को अपनाते समय, टैरिफ दिशा-निर्देश 2008 के अंतर्गत निश्चित आधार दर को डब्ल्यूपीआई प्रतिवर्ष के 60 प्रतिशत परिमाण तक बढ़ा दिया जाना चाहिए, जैसाकि उक्त दिशा-निर्देशों में उस वर्ष, जिसमें उक्त टैरिफ मूलतः अधिसूचित किया गया था, की पहली जनवरी तथा पश्चात्पूर्वी प्रासंगिक वर्ष, जब प्रश्नाधीन विशिष्ट परियोजना के लिए संदर्भ टैरिफ अधिसूचित किया जा रहा है, की पहली जनवरी के बीच की अवधि के लिए उपबंधित है। प्रस्ताव की प्राप्ति होने पर टीएएमपी उसकी प्राप्ति के 15 दिन के भीतर संदर्भ टैरिफ और निष्पादन मानकों को अधिसूचित करेगा।”

4.1 जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) ने अपने दिनांक 5 अगस्त, 2013 के पत्र के द्वारा जेएनपीटी में आने वाले चौथे कंटेनर टर्मिनल के लिए 2013 के दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संदर्भ टैरिफ के नियतन के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया है।

4.2 जेएनपीटी ने दशों के उद्ग्रहण तथा निष्पादन मानकों को विनियंत्रित करने वाली शर्तों के साथ-साथ संदर्भ टैरिफ अनुसूची प्रस्तुत की है। जेएनपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में दिए गए बिंदुओं का सार नीचे दिया गया है:

- (i) 2013 के दिशा-निर्देशों के अनुसरण में, जेएनपीटी ने पत्तन पर आने वाले चौथे कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट टैरिफ के नियतन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।
- (ii) महापत्तनों पर पत्तन परियोजनाओं के लिए टैरिफ के निर्धारण हेतु दिशा-निर्देश, 2013 के पैरा 2.2 में यह कहा गया है कि “यथास्थिति, प्रत्येक पण्य/पण्यों की श्रेणी के लिए और प्रत्येक सेवा/सेवा की श्रेणी अथवा सेवा या सेवाओं के संयोजन के लिए संदर्भ टैरिफ (“संदर्भ टैरिफ”) संबंधित महापत्तन की ओर से प्रस्ताव के आधार पर प्रत्येक पत्तन के लिए टीएएमपी द्वारा निर्धारित किया जाएगा। ऐसे प्रस्ताव में प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ तथा “निष्पादन मानक” भी अंतर्विष्ट होने चाहिए। संदर्भ टैरिफ संबंधित महापत्तन न्यास में 2008 टैरिफ दिशा-निर्देशों के अंतर्गत उस पण्य के लिए नियत उच्चतम टैरिफ होगा। उच्चतम टैरिफ को अपनाते समय, टैरिफ दिशा-निर्देश 2008 के अंतर्गत निश्चित आधार दर को डब्ल्यूपीआई प्रतिवर्ष के 60 प्रतिशत परिमाण तक बढ़ा दिया जाना चाहिए, जैसाकि उक्त दिशा-निर्देशों में उस वर्ष, जिसमें उक्त टैरिफ मूलतः अधिसूचित किया गया था, की पहली जनवरी तथा पश्चात्पूर्वी प्रासंगिक वर्ष, जब प्रश्नाधीन विशिष्ट परियोजना के लिए संदर्भ टैरिफ अधिसूचित किया जा रहा है, की पहली जनवरी के बीच की अवधि के लिए उपबंधित है।
- (iii) टैरिफ नियतन के लिए दिशा-निर्देश, 2008 के अंतर्गत जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट टैरिफ अधिसूचना सं० 34 द्वारा 12.3.2009 को अधिसूचित किया गया है। तदनुसार, थोक मूल्य सूचकांक के संदर्भ में टैरिफ सीमा के सूचकांकन के आधार पर 1.1.2008 की स्थिति के अनुसार आधार डब्ल्यूपीआई के पांच टैरिफ के लिए 26.15 प्रतिशत के आकलन पर विचार किया गया है तथा टीएएमपी द्वारा 2009 में अधिसूचना की गई दर में वृद्धि की गई है। इसी प्रकार, आरएफपी दस्तावेज में दर्शाए गए निष्पादन मानकों को भी अधिसूचना के लिए अग्रेषित किया गया है।
- (iv) उक्त दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.6 के अनुसार, टीएएमपी द्वारा अधिसूचित संदर्भ टैरिफ और निष्पादन मानक निष्पादन बोली में उल्लिखित किए जाएंगे और इसके पश्चात पीपीपी परियोजना के संबंध में छूट करार में भी इनका उल्लेख होगा।
- (v) जीएनपीटी उक्त परियोजना के लिए पीपीपीएसी अनुमोदन प्राप्त करने की प्रक्रिया में है जिसके लिए टीएएमपी द्वारा नियत किए गए टैरिफ दर्शाए जाने हैं।

4.3 उक्त स्थिति का वर्णन करते हुए जीएनपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि यह प्रस्ताव प्राथमिकता पर लिया जाए तथा जेएनपीटी में चौथे कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट टैरिफ को अधिसूचित करते हुए टैरिफ आदेश जारी किए जाएं।

5.1 यह स्मरण कराया जाता है कि प्राधिकरण ने महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं पर प्रमुख महापत्तन 2008 के लिए अपफ्रंट टैरिफ निर्धारित करने के लिए दिशा-निर्देशों के आधार पर जेएनपीटी में विकसित किए जाने वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण के लिए आदेश सं. टीएएमपी/40/2008-जेएनपीटी दिनांक 25 फरवरी, 2009 का आदेश पारित किया था। यह आदेश दिनांक 12 मार्च, 2009 की अधिसूचना सं. 34 के भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

5.2 वर्ष 2013 के टैरिफ दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.2 में अंतर्विष्ट शर्त के संबंध में, निम्नलिखित बिंदु प्रासंगिक हैं:

- (i) जैसा कि दिशा-निर्देशों में निर्धारित किया गया है, प्रस्ताव जेएनपीटी द्वारा दायर किया गया है तथा इसने प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ और निष्पादन मानकों को विनिर्दिष्ट किया है।
- (ii) दिशा-निर्देशों में यह भी निर्दिष्ट किया गया है कि संदर्भ टैरिफ 2008 के टैरिफ दिशा-निर्देशों के अंतर्गत संबंधित महापत्तन न्यास में उस पण्य के लिए निर्धारित उच्चतम टैरिफ होगा। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि फरवरी, 2009 में जेएनपीटी में विकसित किए गए कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट टैरिफ 2008 के अपफ्रंट टैरिफ दिशा-निर्देशों के अंतर्गत निर्धारित किए गए हैं। अतः जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए वर्ष 2009 में निर्धारित अपफ्रंट टैरिफ उच्चतम टैरिफ होंगे तथा जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ टैरिफ के अवधारण का आधार बनेंगे, जैसा कि 2013 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित किया गया है।
- (iii) इसके अलावा, 2013 के दिशा-निर्देश यह विनिर्दिष्ट करते हैं कि उच्चतम टैरिफ को अपनाते समय, टैरिफ दिशा-निर्देश 2008 के अंतर्गत निश्चित आधार दर को डब्ल्यूपीआई प्रतिवर्ष के 60 प्रतिशत परिमाण तक बढ़ा दिया जाना चाहिए, जैसाकि उक्त दिशा-निर्देशों में उस वर्ष, जिसमें उक्त टैरिफ मूलतः अधिसूचित किया गया था, की पहली जनवरी तथा पश्चात्पूर्वी प्रासंगिक वर्ष,

जब प्रश्नाधीन विशिष्ट परियोजना के लिए संदर्भ टैरिफ अधिसूचित किया जा रहा है, की पहली जनवरी के बीच की अवधि के लिए उपबंधित है।

हालांकि जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट टैरिफ मार्च, 2009 में अधिसूचित किया गया था, यह बात ध्यान में रखनी होगी कि फरवरी, 2009 के जेएनपीटी आदेश के पैरा 9.1 के अनुसार टैरिफ सीमाओं को मुद्रास्फीति के अनुसार सूचकांकित किया जाएगा, परंतु केवल 1 जनवरी, 2008 से लेकर प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच उत्पन्न होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में अंतर के 60 प्रतिशत की सीमा तक। जैसाकि फरवरी, 2009 के टैरिफ आदेश के प्रासंगिक पैराग्राफ में दर्ज किया गया है, लागत अनुमान 2008 के मूल्य स्तर पर हैं तथा टैरिफ की वार्षिक वृद्धि 2008 के आधार के संदर्भ में होगी। अतः जेएनपीटी के मामले में, अपफ्रंट टैरिफ को वर्ष 2008 और वर्ष 2013 के बीच उत्पन्न होने वाले सूचकांकन कारक के संदर्भ में सूचकांकित किया जाना होगा।

5.3 जैसाकि पहले कहा गया है, जेएनपीटी ने दिनांक 25 फरवरी, 2009 के आदेश द्वारा जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमानित टैरिफ सीमाओं पर 26.15 प्रतिशत के सूचकांकन कारक का प्रयोग किया है। सूचकांकन कारक हमारे द्वारा हमारे पत्र सं० टीएमपी/12/2009-विभिन्न दिनांक 2 अप्रैल, 2013 द्वारा 1 जनवरी, 2008 की स्थिति के अनुसार आधार डब्ल्यूपीआई के साथ टैरिफ के लिए लागू होने के लिए सभी महापत्तन न्यासों को संप्रेषित सूचकांकन कारक के अनुरूप पाया गया है।

5.4 अब, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ की संवीक्षा करने पर यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने 26.15 प्रतिशत के सूचकांकन कारक का प्रयोग किया है तथा इसके द्वारा अवधारित किया गया सूचकांकित संदर्भ टैरिफ सही पाया गया है।

6.1 इसके परिणामस्वरूप तथा उपर्युक्त कारणों से और प्रस्तुत सामूहिक आवेदन के आधार पर यह प्राधिकरण जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए निष्पादन मानकों और संदर्भ टैरिफ को विनियंत्रित करने वाली शर्तों के साथ पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित संदर्भ टैरिफ का अनुमोदन करता है।

6.2 संदर्भ टैरिफ को विनियंत्रित करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ टैरिफ अनुसूची **अनुबंध- I** के रूप में संलग्न है। जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए निष्पादन मानक **अनुबंध- II** पर संलग्न है।

6.3 टैरिफ दिशा-निर्देश, 2013 के खण्ड 2.6 के अनुसार, टीएमपी द्वारा अधिसूचित संदर्भ टैरिफ और निष्पादन मानक का उल्लेख बोली दस्तावेज में तथा इसके पश्चात पीपीपी परियोजनाओं के संदर्भ में छूट करारों में किया जाएगा। तदनुसार, जेएनपीटी को निर्देश दिया जाता है कि वह इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ टैरिफ और निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज में तथा इसके पश्चात पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में छूट करार में अंतर्विष्ट करे, जैसाकि पत्तन द्वारा पहले ही अनुमोदित किया गया है।

टी. एस. बालासुब्रह्मणियन, सदस्य (वित्त)
[विज्ञापन-III/4/असाधारण/143/13]

अनुबंध- I

जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ टैरिफ अनुसूची

अध्याय - 1 - परिभाषा और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1.1 परिभाषाएं - सामान्य

- (i) **“तटीय जलयान”** का अर्थ है कोई जलयान जो भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में अनन्य रूप से नियोजित है तथा जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ii) **“विदेश जाने वाले जलयान”** का अर्थ है तटीय जलयान के अलावा कोई अन्य जलयान।
- (iii) **“एफसीएल”** का अर्थ है ऐसा कंटेनर जो पूर्ण कंटेनर लोड धारण करने के लिए निहित है।
- (iv) **“एलसीएल”** का अर्थ है ऐसा कंटेनर जो पूर्ण कंटेनर लोड से कम धारण करने के लिए निहित है (एक आयातक/निर्यातक से अधिक का कार्गो रखने वाला कंटेनर)।
- (v) **“जोखिमपूर्ण कंटेनर”** का अर्थ है जोखिम वाली वस्तुएं रखने वाला कंटेनर, जिन्हें आईएमओ के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया है।
- (vi) **“आयात कंटेनर”** का अर्थ है एक जलयान से निर्मुक्त कंटेनर, जो कंटेनर यार्ड में भण्डारित है तथा सड़क या ट्रेन के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- (vii) **“निर्यात कंटेनर”** का अर्थ है सड़क या ट्रेन द्वारा आया कंटेनर, जो किसी कंटेनर यार्ड में भण्डारित है तथा निर्दिष्ट जलयान में लोड किया गया है।
- (viii) **“पोर्ट क्षेत्र”** का अर्थ है पत्तन का सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र/पत्तन प्रचालन क्षेत्र।
- (ix) **“सामान्य कंटेनर”** का अर्थ है सामान्य प्रकार का कंटेनर, बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों के अंतर्गत न आने वाला।
- (x) **“रीफर कंटेनर”** का अर्थ है एक प्रशीतित कंटेनर जो अपेक्षित तापमान अनुरक्षित करने के लिए विद्युत आपूर्ति के प्रावधान के साथ नष्ट होने वाली वस्तुओं को लाने-ले जाने के लिए प्रयोग किया जाता है।
- (xi) **“जोखिमपूर्ण कंटेनर”** का अर्थ है जोखिम वाली वस्तुएं रखने वाला कंटेनर जिन्हें आईएमओ के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया है।
- (xii) **“ट्रांशिपमेंट कंटेनर”** का अर्थ है ऐसा कंटेनर जो यार्ड में भण्डारित किसी जलयान से निर्मुक्त हुआ है तथा अन्य जलयान के माध्यम से परिवहन किया जाता है।

- (xiii) “ओवर डाइमेंशन्स कंटेनर” का अर्थ है मानक कंटेनर के सामान्य आकार से अधिक ओवर डाइमेंशनल कार्गो ले जाने वाला कंटेनर जिसके लिए विशेष उपकरणों जैसे, स्लिंग्स, शैकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की आवश्यकता है। इनमें क्षतिग्रस्त कंटेनर तथा अन्य प्रकार के ऐसे कंटेनर शामिल हैं जिन्हें विशेष उपकरणों की आवश्यकता होती है।
- (xiv) “शट-आउट कंटेनर” का अर्थ है ऐसे कंटेनर जो किसी विशेष जलयान के लिए एक्सपोर्ट इंटेक के रूप में पत्तन में प्रवेश करता है (जैसाकि जलयान पहचान एडवाइस संख्या अर्थात् वीआई सं० द्वारा निर्दिष्ट किया जाता है) तथा यह किन्हीं भी कारणों से किसी विशिष्ट जलयान से संबद्ध नहीं होते हैं, तब कंटेनर को शटआउट कंटेनर के रूप में निर्दिष्ट किया जाता है।
- (xv) “बैक-टु-टाउन कंटेनर” का अर्थ है निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करने वाला कंटेनर परंतु जो किसी भी कारण से निर्यात के लिए सक्षम नहीं है तथा नगर वापस ले जाया जाता है।
- (xvi) “वीआईएन” का अर्थ है जलयान पहचान एडवाइस संख्या।

1.2 सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i) (क) भारतीय पताका का विदेश जाने वाला जलयान जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, जिसे सीमा-शुल्क संपरिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख) विदेशी पताका का विदेश जाने वाला जलयान जिसे पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दर लोड पोर्ट द्वारा उस समय से प्रभारयोग्य होगी जब जलयान तटीय सामान की लोडिंग आरंभ करता है।
- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दर केवल उस समय प्रभारयोग्य होगी जब तक जलयान तटीय कार्गो निर्मुक्ति प्रचालनों को पूरा करता है; उसके तत्काल पश्चात् विदेश जाने वाली दरें निर्मुक्ति पत्तनों द्वारा प्रभारयोग्य होंगी।
- (ङ) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय जलयान के लिए, तटीय दरों के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं है।
- (ii) जलयान की स्थिति, जैसीकि सीमा-शुल्क अथवा पोत-परिवहन महानिदेशक द्वारा इसके प्रमाणन द्वारा सिद्ध की गई है, जलयान संबंधी प्रभारों के उद्ग्रहण के प्रयोजनार्थ ‘तटीय’ अथवा ‘विदेश जाने वाली’ श्रेणी में वर्गीकृत किए जाने के लिए निर्णायक कारक होगा; तथा कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इसके प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (iii) संबंधित जलयान से संबंधित प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर उद्ग्रहित किए जाएंगे।
- (iv) (क) समस्त तटीय जलयानों के लिए जलयान संबंधी प्रभार अन्यजलयानों के लिए तदनुरूपी प्रभारों से 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख) सभी तटों के लिए कंटेनर संबंधी प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधी प्रभारों से 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग) कंटेनर संबंधी प्रभारों के मामलों में, रियायत सम्मिश्रित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार उद्ग्रहित किए गए हैं, वहां रियायत पोत-तट अंतरण के लिए तथा भण्डारण यार्ड से क्वे को और क्वे से भण्डारण यार्ड को तथा कार्गो और कंटेनरों पर घाट-शुल्क पर सभी प्रासंगिक प्रभारों पर होगी।
- (घ) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से कंटेनर जो किसी भारतीय पत्तन ‘क’ से भारतीय पत्तन ‘ख’ पश्चातवर्ती वाहनान्तरण के लिए पहुंचता है, भी अर्हक होगा, जहां तक इसकी तटीय यात्रा के लिए प्रभार प्रासंगिक हैं। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा संचालित करने के लिए अनुमति प्राप्त जलयानों द्वारा भारतीय पत्तनों से/के लिए ले जाए/लाए जाने वाले कार्गो/कंटेनर भी रियायत के लिए अर्हक होंगे।
- (ङ) तटीय कंटेनरों/जलयानों के लिए प्रभार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और संग्रहित किया जाता है।
- (v) विलंबित भुगतानों/रिफंडों पर ब्याज:
- (क) प्रयोक्ता दरों के इस मापक्रम के अंतर्गत विलंबित भुगतानों के लिए दांडिक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार प्रचालक विलंबित वापसियों पर दांडिक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (ख) दांडिक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान अग्रणी दर से 2 प्रतिशत ऊपर होगी। दांडिक ब्याज दर प्रचालक और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) धनराशि की वापसी पर विलंब की गणना केवल सेवाओं के पूर्ण होने की तारीख से 20 दिन पश्चात अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना केवल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत किए जाने की तारीख से 10 दिन के पश्चात् की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने/पत्तन न्यास की संपत्तियों का प्रयोग करने से पूर्व किया जाना है, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम में निर्धारित किया गया है और/अथवा जहां इन दरों के मापक्रम में एक शर्त के रूप में प्रभारों का भुगतान अग्रिम में किया जाना विनिर्दिष्ट है।
- (vi) आकलित किए गए सभी प्रभार प्रत्येक बिल के सकल योग पर आगामी उच्चतर रुपए तक पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii) (क) इन दरों के मापक्रम में विनिर्दिष्ट की गई दरें उच्चतम सीमा स्तर हैं; इसी प्रकार, छूट तथा रियायतें फ्लोर स्तरिय हैं। यदि प्रचालक ऐसी अपेक्षा करता है, तो वह निम्नतम दरों को प्रभारित कर सकता है और/अथवा उच्चतर छूटों और रियायतों की अनुमति दे सकता है।
- (ख) यदि प्रचालक ऐसी अपेक्षा करता है, तो वह दरों के मापक्रम में विनिर्दिष्ट दरों के अनुप्रयोग को विनियंत्रित करने वाली निर्दिष्ट शर्तों को सरल बना सकता है, यदि ऐसा सरलीकरण प्रयोक्ता को दर प्रति इकाई राहत प्रदान करता है और दरों के मापक्रम में निर्दिष्ट

इकाई दरें उच्चतम स्तरों से अधिक नहीं होती हैं। परंतु यह कि प्रचालक ऐसी निम्नतम दरों और/अथवा ऐसी दरों के अनुप्रयोग को विनियंत्रित करने वाली शर्तों के सरलीकरण को सार्वजनिक करे तथा ऐसी निम्नतम दरों और/अथवा ऐसी दरों के अनुप्रयोग को विनियंत्रित करने वाली शर्तों को आगे किसी परिवर्तन को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखे, बशर्ते कि नियत की गई नई दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।

(viii) प्रयोक्ताओं को प्रचालक की ओर से एक युक्तिसंगत स्तर के बाहर किए गए विलंब के लिए प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।

अध्याय 2 – जलयान संबंधी प्रभार

बर्थ हायर प्रभार

क्रमांक	वर्णन	प्रति घंटा प्रति जीआरटी दर अथवा उसका भाग(₹)	
		विदेशी जलयान	तटीय जलयान
1.	बर्थ को घेरने के लिए	1.554	0.932

टिप्पणियां

- (1) जलयानों को दांडिक बर्थ हायर प्रभारों का भुगतान किए बिना कार्गो प्रचालन पूर्ण होने के पश्चात 2 घंटे के लिए बर्थ को घेरने की अनुमति दी जाएगी।
- (2) सभी जलयान पोत को बर्थ के साथ खड़ा करने के समय से 1 घंटे के भीतर कार्गो प्रचालन आरंभ कर देंगे, जिसके न किए जाने पर दांडिक बर्थ हायर प्रभार नीचे (4) में विनिर्दिष्ट के अनुसार उद्ग्रहित किया जाएगा।
- (3) कार्य के लिए तैयार न होने के कारण, जबकि टर्मिनल अपने प्रचालन के लिए तैयार है, टर्मिनल सुविधाओं का प्रयोग न करने वाले जलयान नीचे टिप्पणी (4) में यथाविनिर्दिष्ट दांडिक बर्थ हायर प्रभारों के लिए दायी होंगे। दांडिक बर्थ हायर प्रभारों के प्रयोजनार्थ, खाली खड़े रहने का अर्थ होगा किसी कारण से दो घंटे से अधिक समय के लिए कार्गो निपटान प्रचालन का निलंबन/उसे रोका जाना।
- (4) दो घंटे के बाद बर्थ हायर प्रभारों के अलावा निम्नानुसार दांडिक बर्थ हायर प्रभार उद्ग्रहित किया जाएगा:

क्रमांक	वर्णन	प्रति जीआरटी दर
1.	6 घंटे तक	₹12.62
2.	6 घंटे से ऊपर परंतु 12 घंटे तक	₹18.92
3.	12 घंटे से ऊपर	₹37.85

- (5) ऊपर उल्लेख किए गए दांडिक बर्थ हायर प्रभार उद्ग्रहणीय नहीं होगा यदि जलयानों का खाली खड़ा रहना टर्मिनल अथवा पत्तन की वजह से है अथवा प्रतिकूल लहर परिस्थितियों अथवा खराब मौसम और वर्षा के कारण है जिसके फलस्वरूप प्रचालनों को रोकना पड़ा हो।
- (6) (क) एक ऐसी समय-सीमा होगी जिसके पश्चात बर्थ हायर लागू नहीं होगी; बर्थ हायर जलयान द्वारा रवानगी की इसकी तैयारी का संकेत देने के समय के पश्चात 4 घंटे तक बंद कर दिया जाएगा। बर्थ हायर की समाप्ति के लिए विनिर्दिष्ट 4 घंटे की समय-सीमा में उपयुक्त लहर परिस्थितियों के अभाव में अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नौवहन सुविधाओं की अनुपस्थिति में लिया गया प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।
(ख) गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ हायर प्रभारों के समान “दांडिक बर्थ हायर” होगा।
(ग) जलयान का स्वामी/एजेंट केवल उपयुक्त लहर और मौसम संबंधी परिस्थितियों के अनुरूप ही रवानगी का संकेत देगा।
(घ) बर्थ हायर की समाप्ति के लिए विनिर्दिष्ट 4 घंटे की समय-सीमा में उपयुक्त लहर परिस्थितियों के अभाव में लिया गया पोत का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।
- (7) बर्थ हायर प्रभार ऐसी अवधि के लिए उद्ग्रहित नहीं किए जाएंगे जब कोई जलयान पत्तन उपकरण की खराबी अथवा बिजली चले जाने अथवा प्रचालक की ओर से किसी अन्य कारण से बर्थ में खाली खड़ा रहता है।

अध्याय 3 – कंटेनर तथा कंटेनरीकृत कार्गो के लिए प्रदान की गई सेवाओं हेतु प्रभार

सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i) मूलतः ट्रांशिपमेंट कंटेनर के रूप में घोषित कंटेनर, जिसे बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया जाता है, ट्रांशिपमेंट कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा तथा उसे एक सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथालागू विनिर्दिष्ट प्रभार संदेय होंगे।
- (ii) 20' से कम तथा इस तक के कंटेनरों को टैरिफ के प्रयोजनार्थ एक टीईयू (ट्वेंटी इक्वीवेलेंट यूनिट) माना जाएगा तथा 20' से अधिक और 40' तक के कंटेनरों को एक एफईयू (फोर्टी इक्वीवेलेंट यूनिट) माना जाएगा।
- (iii) 20' की लंबाई तथा 40' तक की लंबाई के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार विनिर्दिष्ट लागू प्रभारों के 150 प्रतिशत तक होंगे।
- (iv) विशेष उपकरण/सिलिंग/निपटान की अपेक्षा रखने वाले मानक आकार के कंटेनरों के लिए लागू दरों का दोगुना प्रभारित किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों को क्षतिग्रस्त कंटेनर तथा विशेष उपकरणों की अपेक्षा रखने वाले किसी अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।

3.1 कंटेनरों के निपटान और संचलन के लिए प्रभार

कंटेनरों के निपटान और संचलन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार पट्टन के माध्यम से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरीकृत कार्गो के संबंध में प्रदान की गई सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा जलयानों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा संदेय होंगे।

(क) सामान्य कंटेनर

क्रम संख्या	विवरण	दर प्रति टीईयू ₹ में			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः (प्रत्यक्ष सुपुर्दगी और निर्यात अन्तर्ग्रहण)	577.70	577.70	577.70	577.70

(ख) रीफर कंटेनर

क्रम संख्या	विवरण	दर प्रति टीईयू ₹ में			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः (प्रत्यक्ष सुपुर्दगी और निर्यात अन्तर्ग्रहण)	577.70	577.70	577.70	577.70

(ग) जोखिम भरा कंटेनर

क्रम संख्या	विवरण	दर प्रति टीईयू ₹ में	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		भरा हुआ	भरा हुआ
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	3755.04	2253.03
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1877.52	1877.52
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः (प्रत्यक्ष सुपुर्दगी और निर्यात अन्तर्ग्रहण)	577.70	577.70

(घ) वाहनांतरणीय कंटेनर

क्रम संख्या	विवरण	दर प्रति टीईयू ₹ में			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली
1.	1-3000 टीईयूएस	4332.74	37.55.04	2599.64	2253.02
2.	3001-6000 टीईयूएस	4043.89	3466.20	2426.33	2079.72
3.	6001-9000 टीईयूएस	3755.04	3177.34	2253.02	1906.40
4.	तत्पश्चात्	3466.20	2888.49	2079.72	1733.10

टिप्पणी

1. दर, पोतपरिवहन लाईनों अथवा एजेंटों द्वारा उसी वित्तीय वर्ष में लाए गए कुल टीईयू पर आधारित है।
2. ऐसा कंटेनर जिसे मूलतः वाहनांतरणीय कंटेनर के रूप में घोषित किया गया है और बाद में रेल अथवा सड़क से जाया गया, उसे वाहनांतरणीय कंटेनर के रूप में नहीं माना जाएगा और सामान्य आयात कंटेनर समझा जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।

(ड.) अति विभितीय कार्गो कंटेनर

क्रम संख्या	विवरण	दर प्रति टीईयू ₹ में			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली
1.	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	7510.09	6065.83	4506.05	3639.50
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लेट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	3755.04	3755.04	3755.04	3755.04
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः (प्रत्यक्ष सुपुर्दगी और निर्यात अन्तर्ग्रहण)	1155.40	1155.40	1155.40	1155.40

टिप्पणी: उपरोक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित घटक शामिल हैं, जैसे— जहाजीकुली, ढांचा क्रेन का प्रयोग, अंतरण क्रेन का प्रयोग, कंटेनर के खाली भार पर गोदी-शुल्क, कंटेनरीकृत कार्गो पर गोदी-शुल्क, कंटेनरीकृत कार्गो पर गोदी-शुल्क, परिवहन और रेलवे अवसंरचना के लिए योगदान

3.2. पोत परिसर में भंडारित कंटेनर के रखने के प्रभार:

क्रम संख्या	विवरण	प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा भाग के लिए दर (₹ में)		
		लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक व 40' तक	लंबाई में 40' से अधिक
1.	गैर-आईसीडी / सीएफएस-आयात भारित			
	प्रथम 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	तत्पश्चात्	1835.48	3670.97	5506.45
2.	गैर-आईसीडी / सीएफएस आयात-खाली			
	प्रथम 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	तत्पश्चात्	1835.48	3670.97	5506.45
3.	गैर-आईसीडी / सीएफएस निर्यात - भारित			
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	तत्पश्चात्	1835.48	3670.97	5506.45

4.	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात- खाली			
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	33273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	तत्पश्चात	1835.48	3670.97	5506.45
5.	सीएफएस आयात भारत-सड़क द्वारा चालित			
	प्रथम 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	तत्पश्चात	1835.48	3670.97	5506.45
6.	सीएफएस आयात खाली-सड़क द्वारा चालित			
	प्रथम 2 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	तत्पश्चात	1835.48	3670.97	5506.45
7.	सीएफएस निर्यात भारत-सड़क द्वारा चालित			
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	तत्पश्चात	1835.48	3670.97	5506.45
8.	सीएफएस निर्यात खाली-सड़क द्वारा चालित			
	प्रथम 3 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44

	तत्पश्चात्	1835.48	3670.97	5506.45
9.	आईसीडी आयात व निर्यात भारित अथवा खाली रेल द्वारा चालित			
	प्रथम 5 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	6-15 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	16-30 दिन	1835.48	3670.97	5506.45
	तत्पश्चात्	3670.97	7341.93	11012.90
10.	वाहनांतरणीय-भारित			
	प्रथम 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	16-30 दिन	1835.48	3670.97	5506.45
	तत्पश्चात्	3670.97	7341.93	11012.90
11.	वाहनांतरणीय-खाली			
	प्रथम 7 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
	8-15	1091.20	2182.40	3273.59
	तत्पश्चात्	3670.97	7341.93	11012.90

टिप्पणियां:

- (1) कंटेनर के लिए कुल स्टोरेज अवधि की गणना लैंडिंग के दिन के अगले दिन से शिपमेंट/वितरण के दिन अथवा कंटेनर को हटाए जाने की तारीख तक की जाएगी तथा इसमें रविवार और अवकाश भी शामिल होंगे परंतु सीमा-शुल्क द्वारा अधिसूचित अवकाश तथा पत्तन गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं होंगे।
- (2) ट्रांशिपमेंट कंटेनर, जो बाद में स्थानीय दृष्टि से निर्गम का तरीका बदल लें अथवा माल उतारने/चढ़ाने के लिए कंटेनर फ्रेट स्टेशन में परिवर्तन कर लें, उपर्युक्त मद (4) में विनिर्दिष्ट रियायती ड्वेल समय खो देंगे। ऐसे कंटेनरों के लिए ड्वेल समय प्रभार आयात कंटेनरों के समान ही वसूला जाएगा, जैसा कि यथा लागू मद 1 या 2 में विनिर्दिष्ट किया गया है।
- (3) बाद में संप्रेषण का माध्यम रेल से आईसीडी बदलने वाले ट्रांशिपमेंट कंटेनरों को ड्वेल समय प्रभार फीस के उद्ग्रहण के प्रयोजनार्थ अन्य आईसीडी कंटेनरों के समान ही माना जाएगा तथा उन्हें उपर्युक्त मद 4 में दी गई दरों के अनुसार प्रभारित किया जाएगा। ऐसे मामलों में, कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनरों के संचलन के लिए अतिरिक्त अंतरण प्रभार लागू होंगे।
- (4) तटीय यात्रा पर किसी भारतीय पत्तन में पश्चातवर्ती ट्रांशिपमेंट के लिए कंटेनर टर्मिनल पर लैंडिंग करने वाले विदेशी पत्तन से आए अथवा इसके विपरीत किसी कंटेनर को विदेश जाने वाले जलयानों के लिए निर्दिष्ट ट्रांशिपमेंट प्रभारों के 50 प्रतिशत पर तथा उस तटीय श्रेणी के लिए निर्दिष्ट 50 प्रतिशत पर प्रभारित किया जाएगा।
- (5) सामान्य आयात कंटेनरों, जो बाद में संप्रेषण का माध्यम रेल से बदलकर आईसीडी कर लेते हैं, को केवल सामान्य आयात कंटेनर के लिए लागू निःशुल्क अवधि का ही लाभ मिलेगा। ऐसे मामलों में, कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनर के संचलन के लिए अतिरिक्त अंतरण प्रभार लागू होंगे।
- (6) किसी शटआउट कंटेनर के लिए कुल स्टोरेज अवधि का आकलन उस दिन, जब कंटेनर शटआउट बना था, के बाद वाले दिन से लेकर शिपमेंट/वितरण की तारीख तक किया जाएगा।
- (7) अत्यधिक ऊँचे तथा अत्यधिक आयामी कंटेनरों को सामान्य रूप से लागू प्रभारों के तीन गुने पर प्रभारित किया जाएगा।
- (8) जोखिमपूर्ण कंटेनरों को सामान्य रूप से लागू प्रभारों के 1.25 गुना पर प्रभारित किया जाएगा।
- (9) पत्तन के भीतर कंटेनरों की भराई के मामले में, ड्वेल समय प्रभार निम्नानुसार लागू होंगे:
 - (i) भराई से पूर्व, कंटेनरों को खाली करने के लिए यथालागू ड्वेल समय प्रभारों को प्रभारित किया जाएगा।
 - (ii) भराई पूर्ण होने तथा पत्तन को सूचित किए जाने वाले दिन के अगले दिन से भरे गए निर्यात कंटेनरों के लिए यथालागू फ्री पीरियड और ड्वेल समय प्रभारों को प्रभारित किया जाएगा।
- (10) बोली कंटेनरों के मामले में, बोली पूर्ण होने के पश्चात् खाली कंटेनरों पर, उनकी उतराई पूर्ण किए जाने वाले दिन के आगामी दिन से खाली कंटेनरों के रूप में ड्वेल टाइम प्रभार प्रभारित किए जाएंगे।
- (11) स्टोरेज प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होंगे, जिसके दौरान प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर टर्मिनल, अपने कारणों की वजह से, कंटेनरों का वितरण करने की स्थिति में नहीं था।
- (12) छोड़े गए एफसीएल कंटेनरों/शिपर के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर स्टोरेज प्रभार लिखित में छोड़े जाने की सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर की लैंडिंग के दिन से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित के अध्यक्षीन प्रभारित किया जाएगा:
 - (i) कंसाइनी किसी भी समय छोड़े जाने का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) यदि कंसाइनी ऐसा पत्र जारी न करने का निर्णय लेता है, कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्तों के अध्यक्षीन छोड़े जाने का पत्र भी जारी कर सकता है,
 - (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करेगी तथा या तो इसे अथवा पत्तन परिसर से इसे हटा लेगी; और
 - (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करने से पूर्व कार्गो और कंटेनर पर उद्भूत समस्त पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगी।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का अनुपालन करेगा तथा परिवहन और माल उतराई की लागत का वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में, कंटेनर पर स्टोरेज प्रभार

ऐसे समय तक उद्ग्रहित किए जाने जारी रहेंगे जब तक कार्गो की उतराई के लिए शिपिंग लाइन द्वारा समस्त आवश्यक कार्रवाइयां न कर ली गई हों।

- (iv) जहां कंटेनर को सीमा-शुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त/पकड़ा गया हो तथा उसे 75 दिन की विनिर्दिष्ट समय-सीमा के भीतर रिक्त नहीं किया जा सकता है, स्टोरेज प्रभार सीमा-शुल्क के आदेश के निर्गम होने के दिन से लागू होने समाप्त हो जाएंगे तथा उसमें परिवहन और उतराई की लागत भी शामिल होंगी। अन्यथा, जब्त/पकड़े गए कंटेनरों को लाइन/कंसाइनी द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमा-शुल्क आबद्ध क्षेत्र तक ले जाया जाएगा और उस मामले में, स्टोरेज प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना समाप्त होंगे।

3.3. जलयान कंटेनर को प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए प्रभार

(क) रीफ मॉनिटरिंग और संयोजन

क्रम संख्या	विवरण	प्रति टीईयू पर (₹ में)			
		विदेशी जाने वाले वैसल		तटीय वैसल (₹ में)	
		भारित	खाली	भारित	खाली
1.	रीफ कंटेनरों की विद्युत खपत व मॉनिटरिंग के लिए प्रति 4 घंटों अथवा उसके भाग के लिए अतिरिक्त प्रभार	281.66	281.66	281.66	281.66

टिप्पणी : रीफ कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित दरों पर अतिरिक्त विद्युत प्रभार लागू होंगे।

(ख) अन्य प्रदत्त सेवाएं

क्रम संख्या	विवरण	प्रति टीईयू दर (₹ में)			
		विदेश जाने वाले वैसल		तटीय वैसल (₹ में)	
		भारित	खाली	भारित	खाली
1.	एक यार्ड से दूसरे यार्ड में कंटेनरों का ग्राहक निरीक्षण अथवा अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल में स्थानांतरण और सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों का परवर्ती भारण	2432.46	2432.46	2432.46	2432.46
2.	कंटेनरों को ग्राहक जांच अथवा किसी अन्य प्रयोजन हेतु पूर्व व्यवस्था द्वारा निर्धारित यार्ड में स्टैक करने के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	286.10	286.10	286.10	286.10

(ग) हैच कवर खोलना और इसे पलटना

क्रम संख्या	विवरण	प्रति टीईयू दर (₹ में)	
		विदेश जाने वाले वैसल	तटीय वैसल (₹ में)
1.	घाट पर रखने पर	4225.48	2535.29
2.	घाट पर रखे बिना	1689.94	1013.97

टिप्पणी :

एक प्रचालन करने पर उपरोक्त हैच कवर संचालन प्रभारों का आधा प्रभारित होगा।

(घ) एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच में

क्रम संख्या	विवरण	प्रति टीईयू दर (₹ में)			
		विदेश जाने वाले वैसल		तटीय वैसल (₹ में)	
		भारित	खाली	भारित	खाली
(क)	हैच से हैच स्थानांतरण (एक स्थानांतरण सहित)	1408.30	1408.30	844.98	844.98
(ख)	उपरोक्त (क) में उल्लिखित के इतर	5633.77	5633.77	3380.26	3380.26

4. अध्याय-2 और 3 के लिए सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क सीमाएँ मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु 1 जनवरी, 2013 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच प्रोदभूत होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (इंड्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

अनुबंध-1।**निष्पादन मानक****निष्पादन मानक****1. सकल बर्थ आउटपुट**

मापदण्ड कंटेनर कार्गो के लिए टर्मिनल की उत्पादकता (ग्रॉस बर्थ आउटपुट) से संबंधित है। टर्मिनल तथा पार्सल आकार की क्षमता सकल बर्थ आउटपुट का अवधारण करेगी। उच्चतर टर्मिनल क्षमता तथा अधिक पार्सल आकार के फलस्वरूप उत्पादकता में वृद्धि होगी। प्रतिदिन टीईयू के संदर्भ में मापित बर्थ दिवस आउटपुट प्रयोग की गई क्रेनों की संख्या पर आधारित होगी जो जलयानों के आकार पर निर्भर है। क्रेन के उत्पादकता सन्निध 25 संचालन प्रतिदिन है।

सकल बर्थ आउटपुट का आकलन एक माह के दौरान पोत से निपटान किए गए टीईयू (चाहे चढ़ाया गया या उतारा गया) के संदर्भ में कुल कार्गो के रूप में किया जाएगा जिसमें से पोत द्वारा टर्मिनल में एक माह के दौरान बिताए गए समय, अर्थात् बर्थ में कार्य दिवसों की संख्या को विभाजित किया जाएगा। पोत के घंटों से कार्य दिवसों की संख्या का अवधारण करते समय, 4 घंटे के बर्थ एलाउंस को कुल घंटों में से घटा दिया जाएगा।

कार्गो की विभिन्न श्रेणियों के लिए सकल बर्थ आउटपुट के लिए सांकेतिक सन्निध निम्नानुसार है:

कार्गो की श्रेणी	सांकेतिक सन्निध
कंटेनर	
(मेनलाइन जलयान)	प्रति क्रेन 25 संचालन प्रतिघंटा
(फीडर जलयान)	17 संचालन प्रतिघंटा

विनिर्दिष्ट निष्पादन मानकों की पूर्ति में कमी के मामले में अधिमान - 0.6

2. ट्रांजिट शार्टेज ड्वेल टाइम:

किसी कंटेनर के लिए ट्रांजिट शार्टेज ड्वेल टाइम का अर्थ है वह कुल समय जिसके दौरान कंटेनर टर्मिनल में रहता है। कंटेनरों के लिए ट्रांजिट शार्टेज ड्वेल समय का आकलन एक औसत के आधार पर किया जाएगा तथा वह उस टर्मिनल में माह के दौरान निपटान किए गए प्रत्येक कंटेनर के ट्रांजिट शार्टेज का योग होगा जिसे कंटेनरों की संख्या से विभाजित किया जाएगा। इसे आगे स्पष्ट करने के लिए, किसी कंटेनर के जलयान से निर्मुक्त किए जाने की तारीख और समय से लेकर उक्त कंटेनर के टर्मिनल के निर्गम-द्वार से बाहर जाने का समय आयात बॉक्स के लिए कुल ट्रांजिट स्टोरेज समय है। निर्यात के मामले में, कंटेनर के टर्मिनल के भीतर प्रवेश करने के समय और तारीख से लेकर इसके किसी जलयान पर चढ़ाए जाने का समय और तारीख स्टोरेज समय होगा। आईपीडी कंटेनरों सहित प्रत्येक कंटेनर के संबंध में निर्गम, गेट-इन, गेट-आउट तथा लोडिंग के समय का अनुरक्षण किए जाने की आवश्यकता है।

किसी दावा न किए गए कार्गो अथवा सीमा-शुल्क आवा सरकार के किसी प्राधिकारी द्वारा निरुद्ध किए गए कार्गो को इसमें शामिल नहीं किया जाएगा।

मार्गरथ भंडारण ड्वेल समय	
-आयात कंटेनर (टर्मिनल पर)	सड़क द्वारा 3 दिन और रेल द्वारा 7 दिन
-निर्यात कंटेनर (टर्मिनल पर)	सड़क द्वारा 5 दिन और रेल द्वारा 7 दिन

विनिर्दिष्ट निष्पादन मानकों की पूर्ति में कमी के मामले में अधिमान - 0.3

3. प्राप्ति/वितरण प्रचालन के लिए टर्न-अराउंड समय:

प्राप्ति/वितरण प्रचालन के लिए टर्न-अराउंड समय कार्गो की लोडिंग/अनलोडिंग के लिए लिए गए समय का योग होता जिसे एक माह में तैनात किए गए यथास्थिति, ट्रकों/ट्रेलरों/रेकों की संख्या से घटा दिया जाएगा। इसके अलावा, टर्मिनल में एकल प्रवेश पर उतराई-धराई, दोनों प्रचालनों के लिए ट्रक/ट्रेलर/रेक के मामले में, आवंटित किया गया समय उन ट्रकों/ट्रेलरों/रेकों के लिए दोगुना होगा।

क. (i) कंटेनरों के लिए ट्रेलर (एकल प्रचालन)	2 घंटे
(ii) कंटेनरों के लिए ट्रेलर (दोहरा प्रचालन)	4 घंटे
ख. (i) आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (एकल प्रचालन)	6 घंटे
(ii) आईसीडी कंटेनरों के लिए रेक (दोहरा प्रचालन)	12 घंटे

विनिर्दिष्ट निष्पादन मानकों की पूर्ति में कमी के मामले में अधिमान - 0.1

परिसमापक क्षतियों का निष्पादन मूल्यांकन और आकलन

निष्पादन मूल्यांकन ग्राही द्वारा प्रस्तुत की गई रिपोर्टों और/अथवा ग्राही के अभिलेखों और/अथवा ग्राही प्राधिकारी द्वारा की गई जांच की तिमाही समीक्षा द्वारा तैयार की जानी चाहिए। ग्राही औसत निष्पादन में 10 प्रतिशत (दस प्रतिशत) की प्रत्येक कमी के लिए संबंधित तिमाही के सकल राजस्व के 1 प्रतिशत (एक प्रतिशत) की दर पर निर्धारित किए गए परिसमापक क्षति का भुगतान करने का दायी होगा, जिसका आकलन निम्नलिखित रीति से किया जाएगा।

प्रत्येक निष्पादन मानक का आकलन उपर्युक्त दर्शाई गई रीति में एक औसत के रूप में किया जाता है। एक मानक की तुलना में वास्तविक औसत निष्पादन का मूल्यांकन निर्दिष्ट मानक के विरुद्ध किया जाएगा। कमी का आकलन निर्दिष्ट मानक के प्रतिशत के रूप में किया जाएगा। प्रत्येक निष्पादन मानक के संबंध में कमी का उसे निर्दिष्ट अधिभार होगा। औसत निष्पादन में समग्र कमी प्रत्येक निष्पादन मानक के संबंध में अधिभार कमी के योग के रूप में आकलित की जाएगी। उदाहरण के लिए यदि समग्र बर्थ आउटपुट में एक्स प्रतिशत की, ट्रांजिट शार्टेज ड्वेल टाइम में वाई प्रतिशत की तथा प्राप्ति/वितरण प्रचालन के लिए टर्न राउंड टाइम में जैड प्रतिशत की कमी है तथा ऐसी कमियों के लिए निर्दिष्ट अधिभार क्रमशः 0.6, 0.3 और 0.1 है, तो औसत निष्पादन में समग्र कमी (0.6 एक्स + 0.3वाई + 0.1 जैड) प्रतिशत होगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, 29 August 2013

No. TAMP/29/2013-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust for fixation of Reference tariff for the 4th Container Terminal, in pursuance of the Guidelines for determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 8 August, 2013 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports Case No. TAMP/29/2013-JNPT

Jawaharlal Nehru Port Trust

Applicant

Quorum

1. **T. S. Balasubramanian, Member (Finance)**
2. **C. B. Singh, Member (Economic)**

O R D E R

(Passed on this 13th day of August, 2013)

This case relates to a proposal dated 5 August, 2013 received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixation of reference tariff for the 4th Container Terminal, under the Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Port, 2013.

2. The Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July, 2013 has issued 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 on 31 July, 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc., in the Gazette of India on 8 August, 2013 vide Gazette no. 214. The said Guidelines are effective from 31 July, 2013.

3. Clause 2.2 of the said Tariff Guidelines of 2013, which is relevant, is reproduced below:

“The Reference Tariff (“the Reference Tariff”) for each commodity/ category of commodities and each service/ category of service or combination of service or services, as the case may be, shall be determined by TAMP for each Port based on a proposal from the concerned major Port. Such proposal shall contain the proposed Reference Tariff and “Performance Standards”. The Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. While adopting the highest tariff, the base rate set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year in which the said tariff was originally notified and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified. On receipt of the proposal, TAMP shall notify the Reference Tariff and Performance Standards within 15 days of receipt.”

4.1. The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) under cover of its letter dated 5 August 2013 has filed a proposal for fixation of reference tariff for the 4th Container Terminal coming up at the JNPT, under the tariff Guidelines of 2013.

4.2. The JNPT has furnished the Reference Tariff Schedule including the conditionalities governing the levy of rates and the Performance Standards. The points made by the JNPT, in its proposal are summarized below:

- (i). Pursuant to the 2013 guidelines, the JNPT submits the proposal for fixation of upfront tariff for the 4th Container Terminal coming up at the port.
- (ii). At para 2.2 of Guidelines for fixation of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013, it is stated that The Reference Tariff ("the Reference Tariff") for each commodity/category of commodities and each service/category of service or combination of service or services, as the case may be, shall be determined by TAMP for each Port based on a proposal from the concerned major Port. Such proposal shall contain the proposed Reference Tariff and "Performance Standards". The Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. While adopting the highest tariff, the base rate set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year in which the said tariff was originally notified and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified.
- (iii). The upfront tariff for Container Terminal at JNPT under Guidelines for fixation of Tariff, 2008 has been notified on 12/3/2009 vide Notification No.34. Accordingly, based on the indexation of tariff Cap with reference to Wholesale Price Index works out to 26.15% for Tariff with base WPI as on 1.1.2008, has been considered and rate notified by TAMP in 2009 has been escalated. Similarly, Performance Standards indicated in the RFP Document is also forwarded for notification.
- (iv). As per Clause 2.6 of the aforesaid Guidelines, Reference Tariff and Performance Standards notified by the TAMP will be mentioned in the Bid Documents and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Project.
- (v). JNPT is in the process of obtaining PPPAC approval for the above project for which tariff fixed by the TAMP is to be indicated.

4.3. Bringing out the above position, the JNPT has requested this Authority that the proposal may be taken up on priority and tariff Order be issued notifying the upfront tariff for the 4th Container Terminal at JNPT.

5.1. It may be recalled that this Authority has passed an Order No.TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February 2009 for fixing upfront tariff for the Container Terminal to be developed at JNPT, based on guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trust, 2008. This Order has been notified in the Gazette of India vide notification No.34 dated 12 March 2009.

5.2. With regard to the stipulation contained in clause 2.2 of the tariff guidelines of 2013, the following points are relevant:

- (i). As stipulated in the Guidelines, the proposal has been filed by the JNPT and it has furnished the proposed Reference Tariff and the Performance Standards.
- (ii). The Guidelines also stipulate that the Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. In this regard, it is relevant here to mention that upfront tariff has been fixed under the 2008 upfront tariff guidelines, for the container terminal to be developed at JNPT in February 2009. Therefore, the upfront tariff fixed in the year 2009 for the JNPT container terminal, would be the highest tariff and would form the basis for determining the Reference tariff for the container terminal at JNPT, as stipulated in the 2013 Guidelines.
- (iii). Further, the 2013 Guidelines stipulate that while adopting the highest tariff, the base rate set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year in which the said tariff was originally notified and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified.

Though the upfront tariff for the JNPT container terminal was notified in March 2009, it has to be recognised that as per para 9.1. of the JNPT Order of February 2009, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. As recorded in the relevant paragraph of

the tariff Order of February 2009 the cost estimates are at the 2008 price level and the annual escalation of tariff will be with reference to the base of 2008. Therefore, in the case of JNPT, the upfront tariff would have to be indexed with reference to the Indexation factor occurring between the year 2008 and the year 2013.

5.3. As stated earlier, the JNPT has applied an indexation factor of 26.15% on the tariff caps approved for the container terminal at JNPT vide Order dated 25 February 2009. This indexation factor is seen to be in line with the indexation factor communicated by us to all the Major Port Trusts vide our letter No.TAMP/12/2009-Misc dated 2 April 2013, to be applicable for tariff with base WPI as on 1 January 2008.

5.4. On a scrutiny of the proposed Reference Tariff submitted by the JNPT now, it is seen that the JNPT has applied the indexation factor of 26.15% and the indexed Reference tariff determined by it, is found to be in order.

6.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule alongwith conditionalities governing the Reference tariff and the Performance Standards for the JNPT container terminal, as proposed by the port.

6.2. The Reference Tariff Schedule alongwith conditionalities governing the Reference Tariff is attached as **Annex – I**. The Performance Standards for the JNPT container terminal is attached as **Annex – II**.

6.3. As per clause 2.6 of the Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by TAMP shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the JNPT is directed to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects, as already agreed by the port.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT.-III/4/Exty./143/13]

Annex - I

JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST **REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR CONTAINER TERMINAL**

CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS

1.1. DEFINITIONS – GENERAL

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). **“FCL”** means Containers said to contain Full Container Load.
- (iv). **“LCL”** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (v). **“Hazardous container”** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vi). **“Import container”** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (vii). **“Export container”** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (viii). **“Port area”** means the custom bound area / Port operational Area of the Port.
- (ix). **“Normal Container”** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (x). **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xi). **“Hazardous Container”** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.

- (xii). **“Transhipment Container”** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xiii). **“Over dimensional Container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiv). **“Shut out Container”** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xv). **“Back To Town Container”** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xvi). **“VIAN”** means Vessel Identification Advise Number.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i)
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreigngoing rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into ‘coastal’ or ‘foreigngoing’ category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii). Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents.
- (iv)
 - (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The container related charges for all Coastal should not exceed 60% of the normal container related charges.
 - (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
 - (d). For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port ‘A’ for subsequent transhipment to Indian Port ‘B’ will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (e). The charges for coastal containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (v). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.

- (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
- (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vii). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

CHAPTER 2 – VESSEL RELATED CHARGES

2. Schedule of Berth Hire Charges

S. No.	Description	Rate per GRT per hour or part thereof (₹)	
		Foreign Vessel	Coastal Vessel
1	For Occupying the Berth	1.554	0.932

Notes

- (1). Vessels shall be permitted to occupy the berth for 2 hours after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges.
- (2). All the vessels shall commence cargo operations within 1 hour from the time the ship is brought along side the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in (4) below.
- (3). Vessels idling the Terminal facilities due to not being ready to work even though the terminal is ready for its operation shall attract penal berth hire charges as prescribed in Note (4) below. For the purpose of levy of penal berth hire charges, idling shall mean suspension/stoppage for any reason of cargo handling operation continuously for more than two hours.

- (4). Penal berth hire charges shall be levied as follows in addition to berth hire charges beyond 2 hours:

S. No.	Description	Rate Per GRT
1	Upto 6 hrs	₹ 12.62
2	above 6 hours but upto 12 hours	₹ 18.92
3	Above 12 hrs	₹ 37.85

- (5). Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessel is attributable to the terminal or port or due to adverse tidal conditions or bad weather and rain resulting in stoppage of operation.
- (6). (a). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signalling its readiness to sail. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (b). There shall be a "penal berth hire" equal to one day's berth hire charges for a false signal.
- (c). The Master / Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (d). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.
- (7). Berth hire charges shall not be levied for the period, when a vessel idles at berth due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the operator.

CHAPTER 3 – CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO

GENERAL TERMS AND CONDITIONS:

- (i). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii). Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (iii). All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.
- (iv). Containers other than that of standard size requiring special devices/slugs/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.

3.1 CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping

Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port.

A. Normal Containers

S.No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	577.70	577.70	577.70	577.70

B. Reefer Containers

S.No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	577.70	577.70	577.70	577.70

C. Hazardous Containers

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign Container	Coastal container
		Loaded	Loaded
1	From Ship to container yard or vice versa	4694.65	2817.13
2	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2346.48	2346.48
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	722.12	722.12

D. Transshipment Containers

S.No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	1 – 3000 TEUs	4332.74	3755.04	2599.64	2253.02
2	3001 – 6000 TEUs	4043.89	3466.20	2426.33	2079.72
3	6001 – 9000 TEUs	3755.04	3177.34	2253.02	1906.40
4	Thereafter.	3466.20	2888.49	2079.72	1733.10

Notes

- (1). Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2). A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

E. Over Dimensional Cargo Containers

S.No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	7510.09	6065.83	4506.05	3639.50
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	3755.04	3755.04	3755.04	3755.04
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	1155.40	1155.40	1155.40	1155.40

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

3.2. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1	Non-ICD/ CFS Import - loaded			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
2	Non-ICD/ CFS Import - Empty			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33

	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
3	Non-ICD/ CFS Export - Loaded			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
4	Non-ICD/ CFS Export - Empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
5	CFS Import loaded - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
6	CFS Import empty - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
7	CFS Export loaded - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free

	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
8	CFS Export empty - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
9	ICD Import and Export loaded or empty - moved by rail			
	First 5 days	Free	Free	Free
	6-15 days	917.11	1834.22	2751.33
	16-30 days	1835.48	3670.97	5506.45
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.90
10	Transshipment - Loaded			
	First 15 days	Free	Free	Free
	16-30 days	1835.48	3670.97	5506.45
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.90
11	Transshipment - Empty			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	1091.20	2182.40	3273.59
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.90

Notes:

- (1). The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non working days.
- (2). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall loose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.
- (3). Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICD yard.

- (4). A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (5). Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (6). The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
- (7). Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (8). Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (9). In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
 - (i). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - (ii). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.
- (10). In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- (11). The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.
- (12). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b) the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the

storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

3.3 CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:

A. Reefer Monitoring and Connection

SI No	Description	Rate Per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel (in ₹)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	281.66	281.66	281.66	281.66

Note:

Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also

B. Other Services Rendered

SI No	Description	Rate Per TEU (In ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	2432.46	2432.46	2432.46	2432.46
2	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	286.10	286.10	286.10	286.10

C. Opening of Hatch Cover and Replacing it

SI No	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)	
		Foreign Going Vessels	Coastal Vessels
1	When placing it on the Quay	4225.48	2535.29
2	Without placing it on the Quay	1689.94	1013.97

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied

D. One Hatch to Another Hatch or within the Same Hatch

SI No	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessels		Coastal Vessels	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a)	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1408.30	1408.30	844.98	844.98
(b)	Other than (a) mentioned above	5633.77	5633.77	3380.26	3380.26

4. GENERAL NOTE TO CHAPTER- 2 AND 3:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year. Such automatic

adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Annex – II

PERFORMANCE STANDARDS

Performance Standards

1. Gross Berth Output

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for Container cargo. The capability of the terminal and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity. The berth day output measured in terms of TEUs per day depends on the number of cranes used which is dependent on the size of the vessel. Productivity norm of the crane is 25 moves per hour.

The Gross Berth Output shall be calculated as the total cargo in terms of TEUs handled (either loaded / unloaded) from the ship during a month divided by the time spent by the ship at the terminal i.e. number of working days at the berth. While determining the number of working days from the ship hours, the berth allowance of 4 hours shall be subtracted from the total hours.

The indicative norms for Gross Berth Output for different categories of cargo are as follows:

Cargo Category	Indicative Norms
Container	
(Mainline Vessel)	25 moves per hour per crane
(Feeder Vessel)	17 moves per hour

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard -0.6

2. Transit Storage Dwell Time:

The Transit Storage Dwell Time for a container shall mean the total time for which the container remains in the terminal. The Transit Storage Dwell Time for containers shall be calculated as an average and shall be the sum of the transit storage of each container handled during the month at that terminal divided by the number of containers. To further clarify, the date and time a container is discharged from the vessel till the said container leaves the out – gate of the Terminal, is the total transit storage time for import box. In case of export the time and date from which the container enters the terminal till the time and date it is loaded on to a vessel will be the storage time. The details of time of discharge, gate-in, gate-out and loading need to be maintained in respect of each container including ICD container.

Unclaimed cargo or any cargo that has been detained by the customs or any Government Authority may be excluded.

Transit Storage Dwell Time	
- Import	
Container (at terminal)	3 Days by road and 7 Days by rail
- Export	
Container (at terminal)	5 Days by road and 7 Days by rail

Weightage in case of a shortfall in the meeting the prescribed performance standard – 0.3.

3. Turn around Time for receipt / delivery operation:

The Turn around Time for receipt / delivery operation shall be the sum of time taken for loading / unloading of cargo divided by the number of trucks / trailers / rakes deployed, as the case may be, in a month. Further, in case the truck / trailer / rake does both unloading and loading operations on a single entry into the terminal, the time allocated shall be doubled for those trucks / trailers / rakes.

a.	(i) Trailer for Containers (Single operation)	2 hours
	(ii) Trailer for Containers (double operation)	4 hours

b.	(i) Rake for ICD Containers (Single operation)	6 hours
	(ii) Rake for ICD Containers (double operation)	12 hours

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard – 0.1.

Performance Evaluation and calculation of liquidated damages:-

Performance evaluation shall be made on a quarterly review of the reports furnished by the Concessionaire and/or the records of the Concessionaire and/or by an enquiry by the Concessioneing Authority. The Concessionaire shall be liable to pay liquidated damages determined at the rate of 1% (one percent) of the Gross Revenue of the respective quarter for every shortfall of 10% (ten percent) in the average performance which shall be assessed in the following manner.

Each Performance Standard is calculated as an average in the manner indicated above. The actual average performance vis-à-vis a standard will be evaluated against the prescribed standard. The shortfall will be computed as a percentage of the prescribed standard. The shortfall in respect of each performance standard will have a weightage assigned to it. The overall shortfall in average performance shall be assessed as the aggregate of the weighted shortfalls in respect of each of the performance standards. For example, if there is a shortfall in Gross Berth Output by x%, Transit Storage Dwell Time by y% and Turn round time for receipt / delivery operations by z% and the weightage assigned to such shortfall is 0.6, 0.3 and 0.1 respectively, then the overall shortfall in average performance will be $(0.6x + 0.3y + 0.1z)\%$.
